Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3704

02. 02. 96

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Höhe, Struktur und Transparenz der Trassenpreise für die Benutzung von Schienenwegen in Deutschland

Bei seiner Pressekonferenz am 6. Dezember 1995 in Bonn hat der Verkehrsclub Deutschland (VCD) vehemente Kritik an den überhöhten Trassenpreisen geübt, weil sie einen attraktiven Nahverkehr zu verhindern drohen. Nach VCD-Ansicht muß der Bund die Verantwortung für das Schienennetz tragen und kann nicht ein „railway-pricing" einführen, während wenige Tage zuvor der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, das „road-pricing" im Straßenpersonenverkehr abgelehnt hat.

In der Tat erscheinen die derzeit diskutierten Trassenpreise trotz der vor einigen Monaten vorgenommenen Überarbeitung hinsichtlich ihrer Höhe und Struktur als äußerst fragwürdig. Darüber hinaus fehlt die Kostentransparenz als Voraussetzung für eine abschließende Beurteilung der Trassenpreise. Zu befürchten ist, daß die Deutsche Bahn AG (DB AG) auch weiterhin die Rolle eines Monopolisten im Nahverkehrsmarkt einnehmen wird. Das erwünschte Ziel der Regionalisierung, mehr Wettbewerb zu ermöglichen und so die Kosten für einen attraktiveren Nahverkehr auf ein Maß zu drücken, das für die öffentlichen Haushalte erträglich ist, ist so wohl nicht erreichbar.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. a) Warum hält die Bundesregierung die Erhebung von Infrastrukturnutzungsgebühren nur in einem Teilmarkt („railway-pricing") für sinnvoll, ohne dem Hauptkonkurrenten der Schiene, der Straße, ähnliche Gebühren („road-pricing") abzuverlangen?

   b) Wie begründet die Bundesregierung diese Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Schiene?

2. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die derzeitige Höhe der Trassenpreise (mindestens 5 bis 8 DM pro Kilometer), während die Gesamtkosten für den Betrieb eines Busses in der Regel nur 2,50 bis 4,50 DM pro Kilometer betragen?

b) Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts dieses Mißverhältnisses – der Zugkilometer dürfte einschließlich Betriebskosten, „Stationsgebühren" usw. mindestens 12 DM pro Kilometer kosten – die Chancen, längerfristig einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in einem möglichst großen Netz zu gewährleisten?

c) Hält die Bundesregierung angesichts der genannten Preise die Aufrechterhaltung möglichst vieler Nebenstrecken überhaupt für denkbar oder akzeptiert sie es, daß viele dieser Strecken stillgelegt werden, noch bevor sie ihre Eignung im Rahmen landesweiter integraler Taktfahrpläne belegen konnten, wozu unter Marketinggesichtspunkten ein Zeitraum von mindestens zwei bis drei Jahren erforderlich wäre?

d) Welche Rationalisierungspotentiale sieht die Bundesregierung im Geschäftsbereich Netz der DB AG, und welche Auswirkungen ergeben sich daraus in den kommenden Jahren (bis 2000/ab 2000) für die Entwicklung der Trassenpreise?

3. Wie hoch muß nach Ansicht der Bundesregierung die Fahrgastzahl einer Nebenstrecke sein, um sie dauerhaft betreiben zu können, und wie hoch darf der Betriebskostenpreis pro Kilometer einschließlich des Trassenpreises im Verhältnis zum konkurrierenden Bus sein?

4. a) Ist es richtig, daß die Trassenpreise zum Teil deshalb so hoch sind, weil sie die Kosten für die Erhaltung und Sanierung einer zum Teil völlig veralteten Infrastruktur beinhalten, nachdem der Bund über Jahrzehnte hinweg seiner Verantwortung für die Infrastrukturen allenfalls im Hinblick auf die Sicherheit, nicht aber im Hinblick auf die fortlaufende Modernisierung entsprechend dem Stand der Technik gerecht geworden ist?

   b) Hält die Bundesregierung die im Bundesschienenwegeausbaugesetz (§ 8 Abs. 2) versprochenen 20 und jetzt auf rund 5 % reduzierten Finanzmittel für den Nahverkehr angesichts dieses Investitionsrückstandes für ausreichend?

5. Wird die Trassenkonkurrenz des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) und des Schienengüterverkehrs (SGV) zu hohen Trassenpreisen für den SPNV führen, weil Fahrplanlagen insbesondere für den ICE-, Intercity- und InterRegio-Verkehr „freigehalten" werden und bei fehlender Einigung über die bestmögliche Nutzung derjenige den Zuschlag erhalten soll, der den höchsten Trassenpreis zahlen will?

6. a) Ist es richtig, daß private und kommunale Verkehrsunternehmen Trassenpreise für angemessen halten, die höchstens halb so hoch wie die aktuell genannten Trassenpreise der DB AG sind?

   b) Ist es richtig, daß für die bis 1995 im Rahmen des „Karlsruher Modells" verkehrenden Stadtbahnzüge bei Benutzung von DB-Strecken nur Trassenpreise von ca. 1,20 DM

pro Kilometer berechnet werden, und welche Trassenpreise sind ab dem 1. Januar 1996 für Stadtbahnen auf diesen Strecken zu zahlen?

7. Welche konkreten Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Trassenkosten und Trassenpreise deutscher nichtbundeseigener (NE-)Eisenbahnen, differenziert nach der Infrastrukturausstattung

   - einer eingleisigen, nicht elektrifizierten Nebenbahn;
   - einer eingleisigen Nebenbahn, elektrifiziert mit Stadtbahnstandard innerhalb und außerhalb von Städten;
   - einer zweigleisigen, elektrifizierten Stadtbahnstrecke innerhalb und außerhalb von Städten?

8. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Struktur der Trassenpreise, durch die für häufig fahrende leichte Zugeinheiten – beispielsweise im Rahmen eines Integralen Taktfahrplans – erheblich mehr zu bezahlen ist als für selten verkehrende schwere Züge (vor allem Personenfern- und Güterzüge)?

   b) Besteht in diesem Zusammenhang nicht eine über die Trassenpreise erfolgende Quersubventionierung des SPFV und SGV zu Lasten des SPNV?

   c) Mit welchen Argumenten tritt die Bundesregierung dem Verdacht entgegen, daß der von Ländern und Kommunen zu finanzierende SPNV mittels überhöhter Preise den angeblich kostendeckenden SPFV und SGV quersubventioniert?

9. a) Wie beurteilt die Bundesregierung den derzeit weitgehend linearen Zusammenhang zwischen dem zu entrichtenden Trassenpreis und den Zugzahlen, obwohl zwischen den Infrastrukturkosten und der Zahl der Züge praktisch kaum lineare Zusammenhänge bestehen?

   b) Ist es richtig, daß derzeit Überlegungen diskutiert werden, in Anerkenntnis dieses Sachverhalts den Trassenpreis in einen Grundpreis und einen relativ niedrigen Nutzungspreis pro Zug zu splitten?

   Wie ist dazu die Auffassung der Bundesregierung, insbesondere auch im Hinblick auf die zur Zeit in Diskussion befindliche Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung?

10. Ist es richtig, daß die DB AG bei der Festlegung der Trassenpreise derzeit vorsieht, Rabatte nicht danach zu gewähren, wie viele Züge auf einer Strecke verkehren – sozusagen als Förderung kundenfreundlicher Taktverkehre –, sondern Rabatte von der Gesamtabnahme von Trassenkilometern durch Eisenbahnunternehmen abhängig macht, so daß sich die DB AG als „Kunde in eigener Sache" übervorteilt und kleinere Eisenbahnunternehmen erheblich benachteiligt werden?

11. a) Kann die Bundesregierung im Hinblick auf die gerade abgeschlossenen Verhandlungen zwischen DB AG und Ländern bzw. Zweckverbänden für das Angebot ab dem 1. Januar 1996 die konkreten Trassenpreise nennen, welche die DB AG, Geschäftsbereich Netz, gegenüber der DB AG, Geschäftsbereich Nahverkehr, in Rechnung stellt?

    (Sehr positiv wäre es, hier wie bei der folgenden Teilfrage konkrete Trassenpreise für einzelne Strecken beispielhaft zu nennen.)

    b) Welche konkreten Trassenpreise verlangt die DB AG, Geschäftsbereich Netz, von den DB AG-Geschäftsbereichen SPFV und SGV (Ladungs- bzw. Stückgutverkehr)?

    c) Wie bewertet die Bundesregierung die Trassenpreise für den SPNV, SPFV und SGV, und entsprechen diese Trassenpreise den realen Kosten, die diese drei Verkehrsarten verursachen?

    d) Wie groß sind die möglicherweise vorhandenen Unterschiede der Trassenpreise zwischen dem offiziellen Trassenpreiskatalog und den Trassenpreisen, welche die DB AG-Geschäftsbereiche SPNV, SPFV und SGV an die DB AG-Netz entrichten müssen?

    e) Wie bewertet die Bundesregierung diese Unterschiede?

12. Wie soll ein Besteller (Land, Kommune oder Gebietskörperschaft) den jeweils ihn betreffenden Trassenpreis überprüfen und eventuellen Mißbrauch feststellen können, wenn die Bundesregierung die bei Frage 11 erbetenen Auskünfte nicht geben kann?

13. Welche Kontrollmechanismen, z. B. durch die zur Zeit in Diskussion befindliche Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung, mittels Kartellamt und Eisenbahn-Bundesamt, will die Bundesregierung schaffen, um gerechte Trassenpreise für

    - einerseits die DB AG-Geschäftsbereiche SPNV, SPFV und SGV und
    - andererseits andere Eisenbahnunternehmen (in- und ausländische, kommunale Verkehrsunternehmen)

    sicherzustellen und einen denkbaren Monopolmißbrauch der DB AG – später Holding – zu verhindern?

14. a) Wie kann die unter Frage 11 geforderte Kontrolle der Trassenpreise funktionieren, wenn – wie heute – überhaupt keine Kostentransparenz im Bereich der Trassenpreise besteht, und zwar

    - für ihre Bemessung im Verhältnis zu den tatsächlich verursachten Infrastrukturkosten;
    - für ihre Anrechnung gegenüber dem SPNV, SPFV und SGV;
    - für die tatsächlich gezahlten Trassenpreise (DB AG-interne und externe Nutzer)?

b) Welche Fortschritte bringt in diesem Zusammenhang die zur Zeit in Diskussion befindliche Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung?

c) Ist es richtig, daß die DB AG zugesagt hat, für die Revision der Regionalisierungsmittel nach § 6 Abs. 1 des Bundesschienenwegausbaugesetzes bis Ende 1997 eine streckenbezogene Kostenrechnung zu erstellen, und wie weit sind die Vorbereitungen hierfür gediehen?

d) Wird diese Differenzierung nach Strecken weiterhin seitens der Bundesregierung angestrebt, und geht dies in die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung ein?

e) Welche Konsequenzen sieht die Bundesregierung für Strecken, insbesondere Nebenstrecken, mit aufgrund unterlassener Investitionen hohem Erhaltungs- und Betriebsaufwand?

15. a) Beinhaltet der Entwurf der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung nach Auffassung der Bundesregierung ein Trassenpreismodell, das den mit dieser Anfrage aufgezeigten Anforderungen im Hinblick auf die Höhe, Struktur und Transparenz der Trassenpreise entspricht, um so den Erhalt und den Ausbau des Bahnangebotes in Deutschland in einem möglichst großen Schienennetz zu gewährleisten?

b) Wie wird die Bundesregierung dem Verfassungsauftrag nach Artikel § 87 e des Grundgesetzes gerecht, neben dem Ausbau auch den Erhalt des Schienennetzes zum Wohl der Allgemeinheit zu gewährleisten?

c) Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß sie ihrer Verantwortung angesichts der für den Markt offensichtlich zu hohen Trassenpreise mit dem Vollkostendeckungsprinzip nach § 8 Abs. 4 des Bundesschienenwegausbaugesetzes gerecht wird?

d) Hält die Bundesregierung ein Trassenpreissystem wie in Schweden für sinnvoll, bei dem die Trassenpreise nur rund ein Zehntel der Trassenpreise in Deutschland betragen und die auftretenden Fehlbeträge aus Klima-, Umwelt- und Verkehrsgründen vom Bund übernommen werden?

e) Wie bewertet die Bundesregierung die Richtlinie 95/19/EG des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten, die in Artikel 6 Abs. 1 „staatliche Beiträge" explizit erwähnt und damit ermöglicht?

Warum plant die Bundesregierung bislang nicht, davon Gebrauch zu machen?

16. a) Wie bewertet die Bundesregierung die mögliche Argumentation, daß die Trassenpreise für im Fahrplanjahr 1993/94 erbrachte Leistungen des SPNV über die Status-quo-Mittel nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes abgedeckt sind und zusätzliche Leistungen entsprechend

den tatsächlichen Grenzkosten im Infrastrukturbereich angeboten werden müßten?

b) Oder sollen nach Meinung der Bundesregierung beim Geschäftsbereich Netz Gewinne anfallen, weil bei zusätzlichen Leistungen zu hohe Trassenpreise erhoben werden?

17. Wie bewertet die Bundesregierung den Effekt, daß Gewinne der DB AG im Geschäftsbereich Netz ausschließlich durch Zusatzbestellungen der Aufgabenträger im SPNV zu erwarten sind, weil die Verkehrsleistungen der anderen Sparten – SPFV und SGV – zumindest mittelfristig nicht ausgeweitet werden dürften, sondern eher weiter rückläufig sein werden?

Bonn, den 30. Januar 1996

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion



Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333